Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XXXVII. — Wydany i rozesłany dnia 19 czerwca 1873.

106.

Umowa dodatkowa z dnia 9 lutego 1873,

do traktatu na dniu 24 grudnia 1820 pomiędzy Austryą a Bawaryą zawartego, a tyczącego się kierunku mokrej granicy nad rzekami Saalach i Salzach.

(Zawarta w Wiedniu dnia 9 lutego 1873 i przez Jego c. i k. Apostolską Mość ratyfikowana w Wiedniu dnia 6 maja 1873, poczem ratyfikacye obustronne wymieniono w Wiedniu dnia 15 maja 1873.)

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

apostolski król węgierski, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski; Książę lotaryński, salzburski, styryjski, karyntyński, kraiński, bukowiński, górno i dolno szląski; wielki książę siedmiogrodzki; margrabia morawski; uksiążęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszym pełnomocnikiem a pełnomocnikiem Najjaśniejszego króla bawarskiego, celu zmienienia w traktacie na dniu 24 grudnia 1820 pomiędzy Austryą a Bawaryą zawartym a tyczącym się kierunku mokrej granicy, nad rzekami Saalach i Salzach, tych przepisów, które odnoszą się do szerokości normalnej i zrektyfikowanego rzek tych kierunku, zawartą i podpisaną została konwencya dodatkowa, która opiewa jak następuje:

Najjaśniejszy cesarz austryacki, król czeski itd. król Apostolski węgierski i Najjaśniejszy król Bawarski, uznali za stosowne zmienić w traktacie na dniu 24 grudnia 1820 pomiędzy Austryą a Bawaryą zawartym a tyczącym się kierunku mokrej granicy nad rzekami Saalach i Salzach, te przepisy które tyczą się szerokości normalnej i zrektyfikowanego rzek tych kierunku i w tym celu mianowali pełnomocnikami Swymi a mianowicie:

Jego ces. i król. Apostolska Mość:

pana Juliusza hrabiego Andrássy na Csik Szent-Kiralyi i Krasnej Horce, kawalera wielkiego krzyża król. węgierskiego orderu Św. Szczepana i wielu innych orderów, c. k. radcę tajnego, generał majora, prezesa spólnej rady ministrów, ministra cesarskiego domu i spraw zewnętrznych itd. itd.,

Najjaśniejszy król Bawarski:

pana Ottona hrabiego Bray-Steinburg, kawalera wielkiego krzyża królewskiego orderu korony bawarskiej za zasługi cywilne, królewsko bawarskiego orderu Św. Michała i cesarsko austryackiego orderu Leopolda, jakoteż rozmaitych innych orderów, królewsko bawarskiego szambelana, ministra stanu n. l., radcę stanu w służbie nadzwyczajnej, dziedzicznego radcę państwa, posła nadzwyczajnego i pełnomocnego ministra przy c. i kr. dworze itd. itd.,

którzy udzieliwszy sobie nawzajem pełnomocnictwa swoje i znalazłszy takowe w dobrej i należytej formie, zgodzili się na artykuły następujące:

Artykuł 1.

Szerokość normalną Saalachu przyjmuje się w górnej części rzeki aż do kamienia granicznego Nr. VIII na 32·25 metrów a ztąd na dół aż do uścia do Salzachu na 37·95 metrów; dalej szerokość normalną Salzachu od uścia do Saalachu aż do rzeki Inn na 113·80 metrów i podług tego tworzy się ślad dla tych dwóch rzek odpowiednio do załączonych kopii planów, w r. 1867 przez techników obu stron, sporządzonych.

Przytem obu państwom nadbrzeżnym wolno będzie w każdym szczególnym przypadku przy rzeczywistych budowach układać się względem zmiany śladu uregulowanego jeżeli takowa w obec istotnych stosunków rzecznych okaże się potrzebną.

Artykuł 2.

Umowa niniejsza będzie nawzajem ratyfikowana a ratyfikacye będą wymienione w Wiedniu w przeciągu trzech miesięcy lub jeżeli można, pierwej.

W dowód czego pełnomocnicy obu stron umowę tę, jakoteż dołączone do niej litografowane plany, podpisali i wycisnęli na nich swoje pieczęcie.

Działo się w Wiedniu, dnia 9 lutego 1873.

(L. S.) **Andrássy** r. w. (L. S.) **Bray-Steinburg** r. w.

Przeto zbadawszy wszystkie przepisy tej umowy takowe zatwierdziliśmy i przyrzekamy Naszem cesarskiem i królewskiem słowem za Siebie i Swoich następców, że je w całej osnowie wiernie zachowywać będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego dokument niniejszy podpisaliśmy własnoręcznie i kazaliśmy wycisnąć na nim Naszą cesarską i królewską pieczęć.

Działo się w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia szóstego maja, w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym trzecim Naszego panowania dwudziestym piątym.

Franciszek Józef r. w.

Hrabia **Andrássy** r. w.

Z najwyższego rozkazu Jego ces. i król. Apostolskiej Mości:

Teofil hrabia **Revertera** r. w.,
c. k. radca sekcyjny.

Umową powyższą, ogłasza się niniejszem.

Wiedeń, dnia 9 czerwca 1873.

Auersperg r. w. **Lasser** r. w.

107.

Traktat z dnia 30 marca 1873,

pomiędzy monarchią austryacko-węgierską a Bawaryą, tyczący się budowy kolei żelaznych: a) z Landau na Budę żelazną do Pilzni i b) z Passawy na Kunżwart do Strakonic.

(Zawarty w Monachyum dnia 30 marca 1873, przez Jego ces. i król. Apostolską Mość ratyfikowany w Wiedniu dnia 26 kwietnia 1873, ratyfikacye wymieniono w Monachyum dnia 10 maja 1873.)

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

król apostolski węgierski, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski, Książę lotaryński, salzburski, styryjski, karyntyński, kraiński, bukowiński, górno i dolno szląski; wielki książę siedmiogrodzki; margrabia morawski; uksiążęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszymi pełnomocnikami a pełnomocnikami Najjaśniejszego króla Bawarskiego podpisany został w Monachyum dnia 30 marca 1873 traktat, tyczący się kolei żelaznych łączących pod Budą żelazną i Kunżwartem, który dosłownie opiewa jak następuje:

Najjaśniejszy cesarz austryacki, król czeski i król Apostolski węgierski i Najjaśniejszy król bawarski, pragnąc przywieść do skutku dalsze połączenia obustronnych kolei żelaznych i stósunki w tym względzie traktatem urządzić i utrwalić, mianowali do tego celu Swymi pełnomocnikami:

Najjaśniejszy cesarz austryacki, król czeski itd. król apostolski węgierski:

Swego nadzwyczajnego posła i pełnomocnego ministra przy Najjaśniejszym królu bawarskim, Karola Barona Brucka i

Swego radcę ministeryalnego w ces. król. ministerstwie handlu, KarolaŐsswalda;

Najjaśniejszy król bawarski:

Swego radcę stanu w służbie nadzwyczajnej, Wilhelma Webera i

Swego radcę ministeryalnego i misterstwa królewskiego domu i spraw zewnętrznych, Michała Suttnera,

którzy udzieliwszy sobie nawzajem i uznawszy pełnomocnictwa swoje, zgodzili się z zastrzeżeniem obustronnej ratyfikacyi, na następujące punkta:

Artykuł 1.

Rządy c. k. austryacki i królewsko bawarski zobowiązują się dozwolić i popierać budowę kolei żelaznych:

a) z Landau nad Isarem na Plattling, Degendorf i Zwiesel do granicy krajowej bawarsko czeskiej pod Budą żelazną, a ztąd na Nyrsko i Klattowy do Pilzni;

b) z Passawy na Waldkirchen i Auerbergsreut do granicy krajowej bawarsko czeskiej pod Kunżwartem a ztąd na Winterberg i Wollin do Strakonic.

I. Przepisy ogólne.

Artykuł 2.

Rzeczone wyżej koleje żelazne powinny na początku i na końcu łączyć się bezpośrednio w sposób odpowiedni z kolejami tamże ujście mającemi a zatem powinny być doprowadzone do dworców, które już istnieją lub w przyszłości będą wystawione.

Artykuł 3.

Rząd ces. król. austryacki nadał koncesyą na budowę i ruch części kolei w swojem okręgu położonych a mianowicie linii w artykule 1 pod lit. *a)* wzmiankowanej dokumentem z dnia 13 listopada 1872 uprzywilejowanej spółce akcyjnej kolei pilzeńsko brzeźnieńskiej a linii pod lit. *b)* wzmiankowanej dokumentem z dnia 8 października 1872 spółce, do której należą Józef Adolf książę Schwarzenberg, Edmund hrabia Hartig, Hieronim hrabia Mannsfeld i Franciszek Tschinkel.

Rząd królewsko bawarski nadał koncesyą na budowę i ruch części kolei w artykule 1 pod lit. *a)* wzmiankowanej, w okręgu bawarskim położonej dokumentem z dnia 25 listopada 1872 uprzyw. spółce akcyjnej kolei wschodnich bawarskich, a koncesyą na budowę i ruch linii pod lit. *b)* wzmiankowanej, na terytoryum bawarskiem położonej, zamierza udzielić po poprzedniczem porozumieniu się co do odpowiednich warunków wspomnionej spółce austryackiej, zostającej w związku z komitetem kolejowym passawskim.

Obadwa rządy zawiadomią się nawzajem o koncesyach nadanych o ile tego dotychczas nie uczyniono.

Artykuł 4.

Każdy rząd stanowi dla swojego okręgu o szczegółowym kierunku linii kolejowych jako też o całym planie budowy i poszczególnych projektach, wyznacza miejsca na stacye i zatwierdza projekta budowli stacyjnych.

Artykuł 5.

Wszystkie części kolei mają być jednostajnej szerokości 1·435 metrów w świetle szyn.

Koleje te mają być urządzone teraz tylko na jeden tor, z góry jednak należy zapewnić nabycie gruntu pod drugi tor, i wszystkie większe budowle jakoteż tunele powinny być wzniesione od razu pod dwa tory.

Rządy kontraktujące polecą urządzenie drugiego toru gdy to okaże się potrzebnem.

Artykuł 6.

Kolej w artykule 1 pod lit. *a)* wzmiankowana powinna być wybudowana i skończona w terminach, wyznaczonych w §. 2 koncesyi austryackiej z dnia 13 listopada 1872 i w §. 3 koncesyi bawarskiej z dnia 25 listopada.

Należy jednak postarać się o przyspieszenie budowy tej linii w okręgu bawarskim w taki sposób, iżby obie te części zostały ukończone i na użytek publiczny oddane ile można jednocześnie.

Dla kolei wzmiankowanej w artykule 1 pod lit. *b)* termin wybudowania i skończenia części w okręgu austryackim położonej został już dokumentem koncesyi z dnia 8 października 1872 wyznaczony, termin skończenia części kolei położonej w okręgu bawarskim wyznaczy rząd królewsko bawarski w dokumencie koncesyi którą ma nadać i będzie miał wzgląd na to, aby ruch był otwarty o ile można jednocześnie.

Artykuł 7.

Grunta pod budowę kolei potrzebne, jeżeliby nabycie ich w drodze dobrowolnej między interesowanymi ugody, osiągnąć się nie dało, będą nabyte w każdym z dwu państw podług obowiązujących tamże ustaw o wywłaszczeniu.

Artykuł 8.

Każdy z rządów zastrzega sobie wyłączną władzę monarszą łącznie z wykonywaniem władzy sądowej i policyjnej na liniach przez jego okrąg przechodzących.

Prawo zwierzchniczego nadzoru nad zarządem ruch kolei utrzymującym ma wykonywać każdy z rządów kontraktujących za linią położoną w jego okręgu.

Artykuł 9.

Każdy z dwu rządów zastrzega sobie ustanowienie i zatwierdzenie taryf i porządków jazdy dla części kolei w swoim okręgu położonych.

Przy ustanowieniu programów jazdy należy mieć na względzie aby jazdy w stacyach spólnych należycie sobie odpowiadały.

Koleje żelazne, tutaj w mowie będące, powinny być zaopatrzone w dostateczną ilość sprzętów do ruchu potrzebnych, na każdej z nich powinny być zaprowadzone najmniej dwa ciągłe pociągi osobowe i wszelkie urządzenia ruchu powinny odpowiadać stosunkom obrotu.

Zresztą nie powinno się czynić żadnej różnicy pomiędzy mieszkańcami obu państw ani pod względem sposobu przewozu, ani pod względem ekspedycyi, ani pod względem transportów przechodzących z okręgu jednego do okręgu drugiego państwa.

Artykuł 10.

Sprzęty ruchu przeznaczone do ruchu przechodowego powinny być tak zrobione i urządzone, aby bez przeszkody mogły przechodzić na inne koleje i służyć do spólnego użytku.

Sprzęty ruchu, przez jeden z dwóch rządów wypróbowane, będą bez ponownej próby przypuszczane na koleje przechodzące przez okrąg drugiego rządu.

Co do przechodu wagonów towarowych należy zastosować się za każdym razem do umowy interesowanych zarządów ruchu.

Artykuł 11.

Zarządy utrzymujące ruch na kolejach w mowie będących, będą zobowiązane do zaprowadzenia w obrocie osobowym i towarowym ekspedycyj bezpośrednich, jeżeli stosunki obrotu będą tego wymagały albo jeżeli jeden lub drugi z rządów kontraktujących uzna ekspedycye takie za pożądane w interesie obrotu.

II. O kolei Laudau-Buda żelazna-Pilzeń a w szczególności o jej połączeniu nad granicą krajową bawarsko czeską.

Artykuł 12.

Dla osiągnięcia potrzebnej zgodności w stosunkach konstrukcyi obustronnych części kolei, osoby zajmujące się budową winny udzielać sobie wzajemnie szczegółowe plany budowy w miejscach nadgranicznych i wszelkie tu należące wykazy, i podczas budowy ciągle znosić się ze sobą.

Artykuł 13.

Ruch będzie się zmieniał na stacyi w Budzie żelaznej.

Dworzec kolei stanowiący stacyą wspólną będzie wybudowany z takim torem i podług takiego planu topograficznego, na jaki oba zarządy kolejowe się zgodzą i w taki sposób, aby jego środek leżał na linii granicznej, jedna zaś połowa w kierunku północno wschodnim na ziemi austryackiej a druga w kierunku południowo zachodnim na ziemi bawarskiej.

Na ziemi austryackiej budować będzie zarząd kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej, na ziemi bawarskiej zarząd kolei wschodniej bawarskiej i one używać będą tych budowli, które, mianowicie zaś wszelkie budynki stacyjne, tory i inne urządzenia będą uskutecznione kosztem odpowiedniego zarządu kolejowego.

Zakłady te dworcowe będą tak rozległe i tak urządzone, jak to jest potrzebnem tak dla zapewnienia obrotu przechodowego, jak dla uregulowania ruchu pod względem czasu i dla uczynienia zadosyć potrzebom obu interesowanych zarządów.

Przytem należy mieć wzgląd o ile można, aby ważniejsze lokale obu stron, odpowiednio celowi ze sobą się łączyły, mianowicie budynki główne i na rewizyą cłową przeznaczone.

Wzajemne używanie torów łączących będzie zależało od umowy obu zarządów kolejowych zawartej za porozumieniem się z interesowanemi władzami cłowemi.

Program budowy, który oba zarządy kolejowe wypracują spólnie, będzie zawierał bliższe wymogi i przepisy, i ma być wyobrażony na planie, który zarządy sporządzą za obustronną zgodą i obu rządom do zatwierdzenia przedstawią.

Co się tyczy tych zakładów dworcowych należy jeszcze mieć na względzie, aby miały najmniej 900 metrów długości i aby leżały ile można w linii prostej, tudzież, aby po obu stronach dworca było jeszcze dosyć poziomu, iżby w danym razie dał się bez trudności przedłużyć.

Artykuł 15.

Wszelkie budowle dodatkowe i później wznieść się mające, wystawi na ziemi austryackiej zarząd kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej, na ziemi zaś bawarskiej zarząd bawarski kolei wschodniej, własnym kosztem jak pierwsze zakłady.

Podobnież każdy z dwóch zarządów kolejowych będzie się zajmował na własny rachunek odpowiedniem utrzymywaniem zakładów dworcowych w ogóle i ich poszczególnych części składowych w swoim okręgu.

Artykuł 16.

Jeżeli przy używaniu zakładów dworcowych jednego zarządu przez drugi zarząd, zakłady te lub sprzęty przewozowe będą uszkodzone; temu zarządowi przypisują się owe uszkodzenia, którego służba była ich przyczyną; on zatem ponosi wszelkie koszta, na ich usunięcie a względnie naprawę potrzebne.

Artykuł 17.

W stacyi spólnej w Budzie żelaznej utrzymuje porządek i szczególny nadzór policyjny nad koleją i ruchem głównie każdy zarząd w okręgu swojego kraju podług istniejących przepisów.

Do orzekania we wszystkich wykroczeniach tyczących się policyi kolejowej, jakoteż we wszelkich innych wykroczeniach, przestępstwach i zbrodniach są właściwemi odpowiednie władze krajowe policyjne i sądowe.

Artykuł 18.

Każdemu z dwóch zarządów kolejowych służy wyłączne prawo mianowia osób do pełnienia służby potrzebnych, tudzież sprawowanie nad niemi władzy służbowej i porządkowo karnej.

Artykuł 19.

Urzędnicy obustronni pełniący obowiązki w stacyi spólnej w Budzie żelaznej są sobie w stosunku służbowym równi, a w sprawach służbowych mają znosić się ze sobą bezpośrednio, w taki sam sposób, jak władze równe tego samego kraju.

III. O kolei Passawa-Kunżwart-Strakonice.

Artykuł 20.

Miejsce, w którem kolej ta ma przechodzić przez granicę krajową, będzie bliżej oznaczone w razie potrzeby przez wydelegowanych do tego komisarzy technicznych, na podstawie projektu przez przedsiębiorstwo kolejowe sporządzonego i będzie przez obadwa rządy zatwierdzone.

Artykuł 21.

Kolej ta ma w Passawie łączyć się szynami bezpośrednio z koleją wschodnią bawarską a względnie z c. k. uprzywilejowaną koleją cesarzowej Elżbiety.

Względem tego połączenia, jakoteż względem spólnego używania w razie potrzeby tamtejszego dworca i względem warunków tego spólnego używania, interesowane zarządy kolejowe zawrą osobną umowę, w której ma być także ustanowione wynagrodzenie za to spólne używanie i która przez rząd królewsko bawarski a w danym razie i przez rząd ces. król. austryacki ma być zatwierdzona.

Artykuł 22.

Przedsiębiorstwo kolei żelaznej Strakonice-Kunżwart-Passawa, którego siedziba ma znajdować się w Pradze lub w Wiedniu, będzie miała także filią w mieście Passawie, załatwiającą sprawy tyczące się części kolei położonej w okręgu bawarskim.

Artykuł 23.

Ze względu na korzyści jednostajnego ruchu rząd królewsko bawarski udzielając koncesyą, pozwoli koncesyonaryuszom zaprowadzić urządzenia ruchu ile możności jednostajne, o ile pozwolą na to przepisy w Bawaryi obowiązujące.

Artykuł 24.

Rząd bawarski zastrzega sobie, że do wykonywania prawa zwierzchności i nadzoru, służącego mu co do części kolei w jego okręgu położonej, ustanowi komisarza, mającego reprezentować stosunki rządu do administracyi kolei we wszystkich tych przypadkach, w których właściwe władze krajowe nie mogą działać bezpośrednio ani sądownie ani policyjnie.

Artykuł 25.

Policyą nad ruchem kolejowym sprawują pod nadzorem władz w każdem z państw do tego uprawnionych i stosownie do przepisów w każdem z państw obowiązujących, głównie urzędnicy zarządu ruchu na kolei żelaznej, którym tak w Austryi jak w Bawaryi nadane będą takie same prawa, jakie w krajach tych służą w ogóle urzędnikom innych kolei prywatnych.

Do orzekania we wszystkich wykroczeniach należących do policyi kolejowej, jakoteż we wszystkich innych wykroczeniach, przestępstwach i zbrodniach właściwemi są odpowiednie władze krajowe, policyjne i sądowe.

Artykuł 26.

Z zastrzeżeniem przepisów objętych dokumentami koncesyi prawo mianowania osób potrzebnych do służby ruchu i nadzorczej służy zarządowi kolei, który ma także wykonywać nad niemi władzę służbową i porządkowo karną.

Wszystka służba i robotnicy podlegają ustawom i rozporządzeniom policyjnym tego państwa, w którem się znajdują. Mogą być aresztowani tylko podług przepisów istniejących dla krajowców i z uwzględnieniem dobra służby.

Poddani jednej ze stron kontraktujących, zamianowani przez zarząd kolejowy przy ruchu na części kolei w drugiem państwie położonej, nie przestają być poddanymi kraju rodzinnego.

Zobowiązaniem służby przeznaczonej do wykonywania przepisów policyi kolejowej, o ile ta ma pełnić obowiązki na części kolei położonej w Austryi zajmą się władze właściwe cesarsko królewsko austryackie, o ile zaś ta ma pełnić obowiązki na części kolei położonej w Bawaryi, władze właściwe królewsko bawarskie.

Artykuł 27.

Zarząd budowy i ruchu kolei ma pośredniczyć we wszelkich pretensyach do wynagrodzenia i innych cywilnych, jakieby do kolei z powodu jej budowy lub ruchu roszczono, i winien poddawać się w tej mierze orzeczeniom sądów i władz właściwych.

Artykuł 28.

Część kolei, na ziemi bawarskiej położona łącznie z przynależytościami, będzie podlegała takim samym opłatom, podatkom i dodatkom do podatków jak koleje prywatne w Bawaryi koncesyonowane.

IV. Inne przepisy, tyczące się obu kolei.

Artykuł 29.

Koleje żelazne z Pilzni na Budę żelazną do Landau nad Isarem i ze Strakonic na Kunżwart do Passawy będą uznane za obustronne drogi cłowe, i będzie wolno przywozić i wywozić tak we dnie jak w nocy wszelkie towary, bezwarunkowemu zakazowi przywozu, wywozu i przewozu nie podlegające, dla posłania ich temi kolejami podług przepisów ruchu.

Co się tyczy przywozu do Austryi przedmiotów monopolu rządowego, obowiązuje przepis §. 19 lit. *a)* ustawy austryackiej o cłach i monopolach.

Artykuł 30.

Czynności cłowe z towarami przywożonemi, wywożonemi i przewożonemi będą się odbywały na kolei z Pilzni do Landau nad Isarem na stacyi w Budzie żelaznej, w urzędach cłowych przez Austryą i Bawaryą ustanowionych, w taki sposób, że zwyczajnie i o ile późniejsze układy komisyi co do szczególnych przypadków, w artykule 31 zastrzeżone, co innego nie postanowią, czynności urzędu cłowego austryackiego będą się odbywały w lokalach urzędowych które mają być wzniesione na ziemi austryackiej a czynności urzędu cłowego bawarskiego w lokalach urzędowych, które mają być wzniesione na ziemi bawarskiej; na kolei żelaznej ze Strakonic do Passawy czynności cłowe z towarami przywożonemi, wywożonemi i przewożonemi będą się odbywały na stacyi w Kunżwarcie a to w urzędzie cłowym pogranicznym, austryacko bawarskim, który tam będzie ustanowiony.

Rzeczonym urzędom cłowym pogranicznym nadane będzie prawo ekspedycyi potrzebom obrotu w każdym czasie odpowiadające a w szczególności także upoważnienie do ekspedycyi.

Artykuł 31.

W czynnościach cłowych z towarami, które obu kolejami, w traktacie niniejszym oznaczonemi, będą przewożone, mają być zastosowane wszelkie ułatwienia i ulgi, które stósownie do istniejących kiedykolwiek ustaw cłowych dla kolei żelaznych, dadzą się w ogóle zaprowadzić. Podobnież zasady traktatu handlowego i cłowego z dnia 9 marca 1868 i regulamina cłowe dla obrotu kolejowego na podstawie tegoż wydane, będą, jak się samo przez się rozumie, zaprowadzone. Podobnież przepisy cłowe traktatem między Austryą a Bawaryą z dnia 21 czerwca 1851 w artykułach 85, 86, 92, 102, 103 i 105 objęte, będą także odpowiednio zastosowane do nowych linii kolejowych.

O ile podług tych zasad będzie potrzeba porozumieć się jeszcze co do formalności przy rewizyi i ekspedycyi cłowej pakunków pasażerskich tudzież towarów przywożonych, wywożonych i przewożonych, porozumienie to nastąpi w drodze układów komisyjnych.

Artykuł 32.

Koleje w artykule 1 wzmiankowane mają być używane także do przewozu posyłek pocztowych.

Obrót pocztowy na odpowiednich częściach kolei urządzą obustronne zarządy pocztowe jeszcze przed otwarciem ruchu na tychże kolejach.

W umowie tej ma być wzięty na uwagę także przypadek gdyby jeden z zarządów pocztowych chciał koleją w artykule 1 pod lit. *b)* wzmiankowaną przewozić posyłki pocztowe do drugiego państwa.

W obec zarządów kolei żelaznych stosowane będą do posyłek pocztowych kolejami w mowie będącemi przewożonych przepisy objęte odpowiedniemi dokumentami koncesyi a względnie odnośne umowy szczególne.

Artykuł 33.

Wzdłuż kolei w obu krajach zbudować się mających będą założone linie telegraficzne przedewszystkiem na użytek kolei.

Zakładanie linii telegraficznych lub oddanie linii już istniejących na użytek publiczny, jak uregulowanie ruchu telegraficznego w ogólności, zostawia się obustronnym zarządom które w tej mierze osobno się porozumią.

W obec zarządów kolei będą stósowane odnośne przepisy, odpowiedniemi dokumentami koncesyjnemi objęte, a względnie odnośne umowy szczególne.

Artykuł 34.

Zarządy kolei są obowiązane oddać odpowiednim urzędom bezpłatnie do rozporządzenia lokale przez rząd interesowany uznane za potrzebne do służby cłowej, pocztowej, telegrafowej i policyjnej w dworcu kolei w Budzie żelaznej, na stacyi w Kunżwarcie i na złączeniu w Passawie.

Jeżeli oprócz właściwych lokalów urzędowych, tudzież lokalu dla straży cłowej i skarbowej, okaże się jeszcze potrzeba mieszkań dla służby, zarządy kolejowe będą obowiązane wystawić takowe, lecz odpowiednie władze administracyjne zwrócą poniesiony na to wydatek opłacając im czynsz.

Kwota tego czynszu będzie ustanowiona w drodze umowy pomiędzy zarządami kolejowemi a odpowiedniemi innemi.

Koszta wewnętrznego urządzenia, utrzymania, opalania, oświetlania i czyszczenia tych lokalów będą ponosiły zarządy użytkujące.

Artykuł 35.

Gdyby w przyszłości zaszła jakakolwiek zmiana w stósunkach własności kolei będących przedmiotem niniejszego traktatu, obadwa wysokie rządy porozumią się wcześnie ze sobą co do utrzymywania ruchu na dal w sposobie obrotowi i wzajemnym interesom odpowiadającym.

Artykuł 36.

Traktat niniejszy będzie przedstawiony monarchom obu stron do zatwierdzenia a dokumenta ratyfikacyjne będą wymienione w ciągu sześciu tygodni w Monachyum.

W dowód czego pełnomocnicy obu stron traktat w dwóch równobrzmiących egzemplarzach sporządzony, własnoręcznie podpisali i wycisnęli na nim swoje pieczęcie.

(L. S. **Bruck** r. w. (L. S.) **Pusswald** r. w.

(L. S. **W. Weber** r. w. (L. S.) **Suttner** r. w.

Przeto zbadawszy wszystkie artykuły tego traktatu takowy zatwierdziliśmy i przyrzekamy słowem Swojem cesarskiem i królewskiem za Siebie i za Swoich następców że go w całej osnowie wiernie zachowywać będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego podpisaliśmy własnoręcznie dokument niniejszy i kazaliśmy wycisnąć na nim Naszą cesarską i królewską pieczęć.

Działo się w Wiedniu dnia dwudziestego szóstego miesiąca kwietnia w roku zbawienia tysiąć ośmset siedmdziesiątym trzecim, Naszego panowania dwudziestym piątym.

Franciszek Józef r. w.

Andrássy r. w.

Na własny rozkaz Jego ces. i król. Apostolskiej Mości:

Wilhelm Baron **Konradsheim** r. w.,

c. i k. radca sekcyjny.

Traktat powyższy ogłasza się jako obowiązujący w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych.

Wiedeń, dnia 31 maja 1873.

Auersperg r. w. **Banhans** r. w.